



COMUNE DI CENTO

COMUNE DI PIEVE DI CENTO

PROT. cfr. FILE SEGNATURA.XML
DEL cfr. FILE SEGNATURA.XML
All.: 1

Spett.le
Servizio Pianificazione Territoriale e
Urbanistica, dei Trasporti e del Paesaggio,
Viale Aldo Moro, 30
40127, Bologna

segreteriaiprit@regione.emilia-romagna.it

Oggetto: “Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2025” adottato con deliberazione n. 214 del 10 luglio 2019 l’Assemblea legislativa e pubblicato sul BURERT in data 18/07/2019.
OSSERVAZIONE CONGIUNTA DEI COMUNI DI CENTO FE E PIEVE DI CENTO BO FINALIZZATA ALL’INSERIMENTO DI UN NUOVO COLLEGAMENTO TRA LA S.P.255 E LA S.P.11

Con la presente i sottoscritti Fabrizio Toselli Sindaco del Comune di Cento FE e Luca Borsari Sincaco del Comune di Pieve di Cento BO

PRESENTANO

un’osservazione congiunta al “Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2025” adottato con deliberazione n.214 del 10 luglio 2019 l’Assemblea legislativa e pubblicato sul BURERT in data 18/07/2019, **finalizzata a ottenere l’inserimento all’interno del Piano di un nuovo collegamento tra la SP.255 e la SP.11.**

La proposta di cui sopra, che comprende la realizzazione di un nuovo manufatto di attraversamento del fiume Reno, risulta pienamente coerente con gli obiettivi generali e le azioni del PRIT, che mirano da una parte all’aumento del livello di integrazione, connettività, efficienza e sicurezza della rete di interesse regionale e dall’altra alla protezione degli insediamenti urbani serviti.

I due centri abitati di Cento e Pieve di Cento sono infatti già oggi gravati da un intenso traffico di attraversamento anche di mezzi pesanti, e tale traffico è destinato ad aumentare per effetto delle nuove previsioni contenute nello stesso PRIT, in particolare l’opera della Cispadana. Si rileva inoltre come la recente occasione (ago – sett 2018) in cui si è dovuto urgentemente procedere alla temporanea chiusura del “Ponte Nuovo”(SP 42) per realizzare un intervento di manutenzione



COMUNE DI CENTO

COMUNE DI PIEVE DI CENTO

straordinaria, è emersa l'oggettiva esiguità dei collegamenti infrastrutturali oggi esistenti, a fronte dei flussi da cui sono attraversati, per far fronte a prossimi eventi di chiusure straordinarie.

A supporto della richiesta contenuta nella presente osservazione, si allega una Relazione Tecnica di inquadramento della viabilità del comparto interessato, completa di descrizione qualitativa della richiesta del nuovo collegamento e delle motivazioni che la giustificano.

Sulla base dei dati e delle valutazioni contenute in tale documento, si chiede dunque di inserire il nuovo collegamento tra la SP.255 e la SP.11 proposto, tra quelle esplicitamente citate nel PRIT 2025, coerentemente con l'indicazione strategica di prevedere nuovi tratti stradali al fine di recuperare standard adeguati di percorribilità alla rete di base e al fine di proteggere i centri urbani di Cento e Pieve di Cento.

Qualora la presente osservazione dovesse essere accolta sarà possibile avviare le analisi di tipo ambientale-tecnico-economico (analisi costi benefici) che ne dovranno preliminarmente valutare la fattibilità e definire l'eventuale orizzonte temporale di realizzazione.

Preme evidenziare l'intervento richiesto è da intendersi in tutto e per tutto complementare alla previsione e realizzazione di azioni che consentano in questo territorio il miglioramento del servizio di trasporto pubblico e dei collegamenti ciclabili. Solo in questo modo è possibile perseguire l'obiettivo di riduzione del traffico veicolare ma al tempo stesso assicurare la sicurezza e la salute delle comunità oggi letteralmente attraversate da un pesante traffico di attraversamento.

L'Ufficio Tecnico Comunale resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento e/o integrazione in merito alla presente nella persona del Responsabile Servizio OO.PP., Patrimonio e Mobilità del Comune di Cento Arch. Beatrice Contri (tel.051/6843271).

Cordiali saluti.

Documentazione allegata:

- Relazione Tecnica di inquadramento della viabilità del comparto interessato.

IL SINDACO
DEL COMUNE DI CENTO

- Fabrizio TOSELLI -

IL SINDACO
DEL COMUNE DI PIEVE DI CENTO

- Luca BORSARI -



COMUNE DI CENTO



COMUNE DI PIEVE DI CENTO

Allegato 1

Relazione Tecnica di inquadramento della viabilità del comparto interessato dall'inserimento di un nuovo collegamento tra la SP.255 e la SP.11.

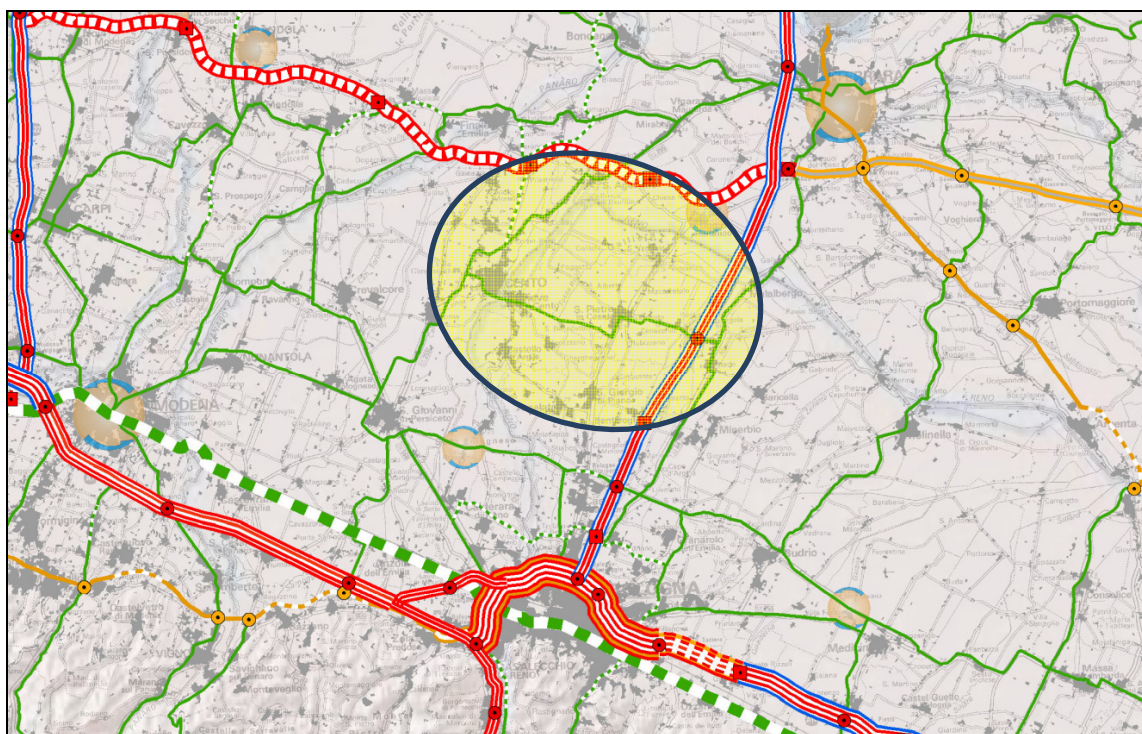
Premessa

Il PRIT 2025 individua nella cosiddetta '**Rete di Base**' il sistema stradale cui affidare, tra le altre, le funzioni essenziali di servire le relazioni di medio e breve raggio e di garantire l'accesso del territorio alla '**Grande Rete**'.

Gli obiettivi e le azioni per la Rete di Base individuate dal PRIT sono, oltre alla verifica di una sicura e funzionale configurazione dei nodi, quella di un adeguato assetto dei 'margini' stradali, che devono poter garantire **la funzionalità dell'asse** da una parte e quella della **protezione degli insediamenti urbani** serviti dall'altra.

Nel quadrante territoriale nel quale sono collocati i Comuni di Cento FE e Pieve di Cento BO si intersecano tre rami appartenenti a tale rete:

- il primo ramo, costituito dalla SP.255/SP.66, svolge un importante ruolo di collegamento interprovinciale tra Modena, e i relativi svincoli sulla A1 di Valsamoggia e Modena nord, e Ferrara;
- il secondo ramo, formato dalle SP.42/ SP.11 e SP.20 e da un breve tratto di raccordo della SP.4, collega il primo con la statale Porrettana e il casello sulla A13 di Altedo, servendo i comuni di Cento, Pieve di Cento e San Pietro in Casale;
- il terzo ramo, è rappresentato dalla SP.6 "via Nuova" che, opportunamente potenziata, dovrà garantire la connessione con il futuro svincolo del Pilastrello sulla autostrada Cispadana.



Estratto dalla Carta B – Sistema Stradale PRIT2025



COMUNE DI CENTO



COMUNE DI PIEVE DI CENTO

L'assetto attuale del ramo della Rete di Base tra Cento e Altedo

Nel tratto compreso tra la statale Porrettana e Pieve di Cento l'itinerario, essenzialmente di natura extraurbana, presenta da una parte una piattaforma non a standard pieno ma, dall'altra, può contare su buone caratteristiche planaltimetriche del tracciato, poche intersezioni difficoltose e limitate interferenze laterali. Questo si traduce nell'assenza di apprezzabili fenomeni di congestione anche nei periodi di maggior traffico.



La SP.20 da Altedo verso S.Pietro in Casale



Il tratto di SP.4 che raccorda i due rami delle SP.20 e SP.11 a S.Pietro in Casale



Lo svincolo dalla SP.4 Galliera verso la SP.11



La SP.11 in uscita dalla frazione di S.Benedetto

Le caratteristiche dell'itinerario cambiano radicalmente nel tratto compreso tra Pieve di Cento e la SP.66, tratto che si appoggia in larga parte sulla viabilità urbana interna dei due Comuni di Cento FE e Pieve di Cento BO, utilizzando in particolare uno dei due ponti di connessione oggi esistenti attraverso il fiume Reno.



COMUNE DI CENTO



COMUNE DI PIEVE DI CENTO

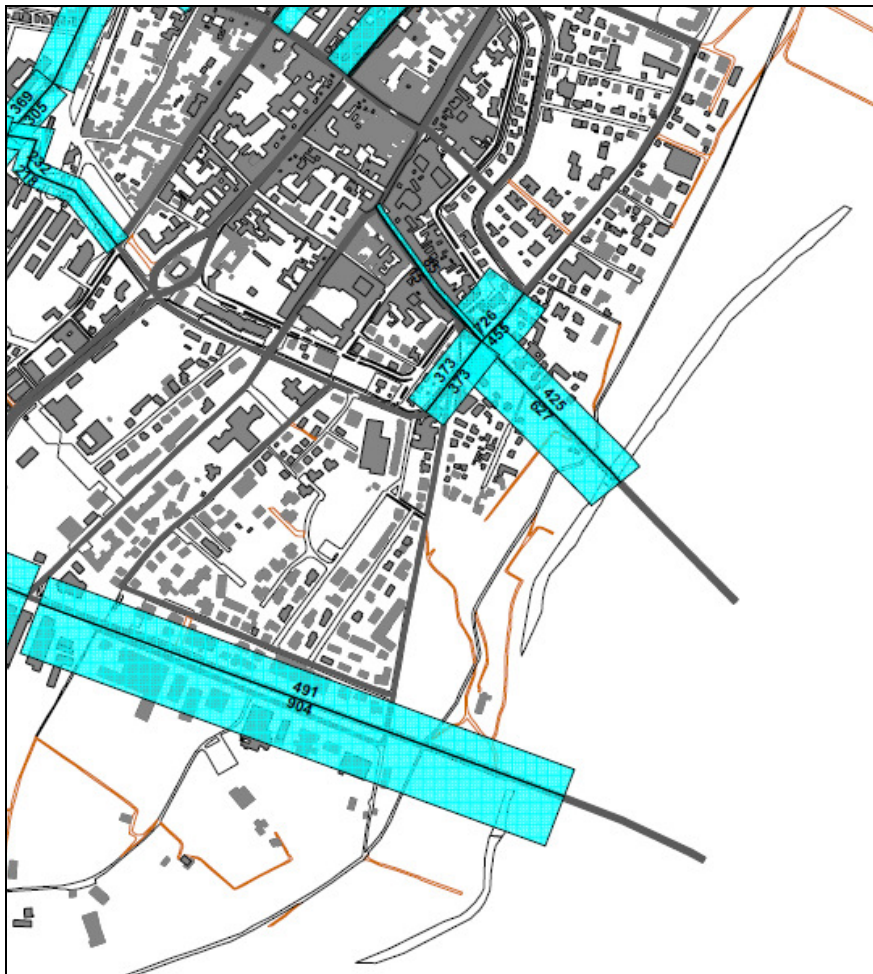


Via Circonvallazione Levante a Pieve di Cento



Via Bologna a Cento

Si tratta di due passaggi oggi sottoposti a un intenso traffico, come rivelano i dati dei flussi di traffico rilevati per il Piano del Traffico del Comune di Cento nel 2012 in corrispondenza del nodo I Maggio/Ponte Reno e del Ponte Nuovo.



Flussi rilevati in attraversamento del Reno – Fonte PGTU Cento, dati 2012



COMUNE DI CENTO

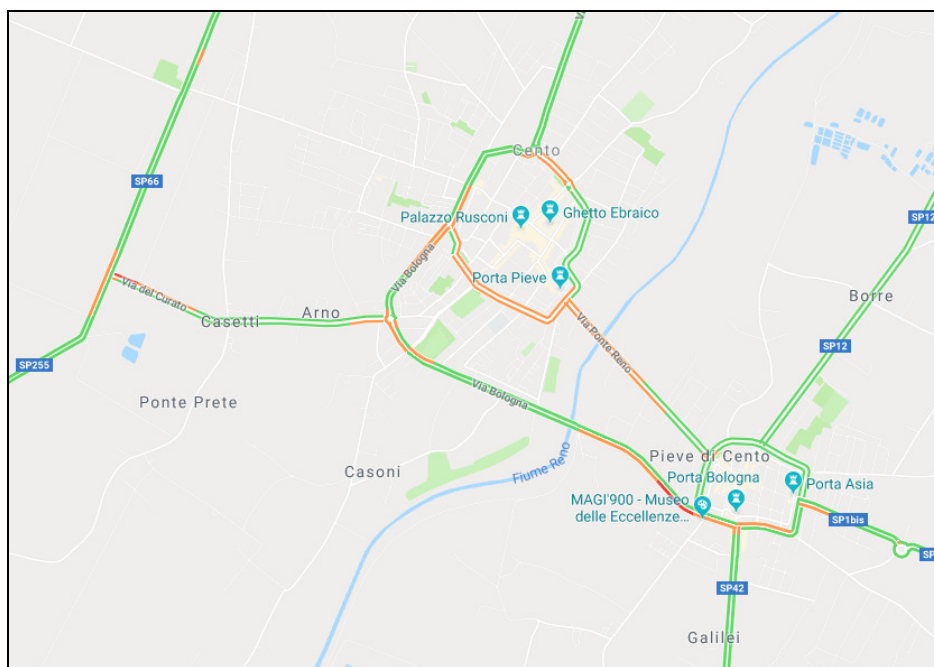


COMUNE DI PIEVE DI CENTO

Nell'ora di punta del mattino i flussi transitanti attraverso i due ponti risultano infatti essere rispettivamente 1050 sul ponte centrale (Ponte Vecchio) e 1500 su quello della circonvallazione sud (Ponte Nuovo).

In entrambi i casi si tratta di flussi tali da impegnare significativamente la capacità dei nodi della rete, come è dimostrato dai rallentamenti che si registrano sistematicamente in corrispondenza del semaforo di via S.Liberata e della rotatoria di via del Curato.

Ovviamente l'apertura del **casello di Pilastrello sulla Cispadana** è destinato ad attrarre ulteriore traffico, in particolare di mezzi pesanti, con conseguente ulteriore aumento della congestione e dell'impatto negativo sui tratti urbanizzati.



Rallentamenti sulla rete nell'ora di punta del mattino – fonte Google Maps

L'elevato numero di veicoli in transito, la loro composizione e la presenza di un'importante componente di attraversamento sono le cause dell'elevato livello di incidentatilità che interessa l'asse di via Bologna¹, dove non a caso è localizzato uno dei più gravi 'punti neri' della rete centese.

¹ Non si dispone della analoga elaborazione per via Ponte Vecchio di Pieve di Cento.



COMUNE DI CENTO

COMUNE DI PIEVE DI CENTO



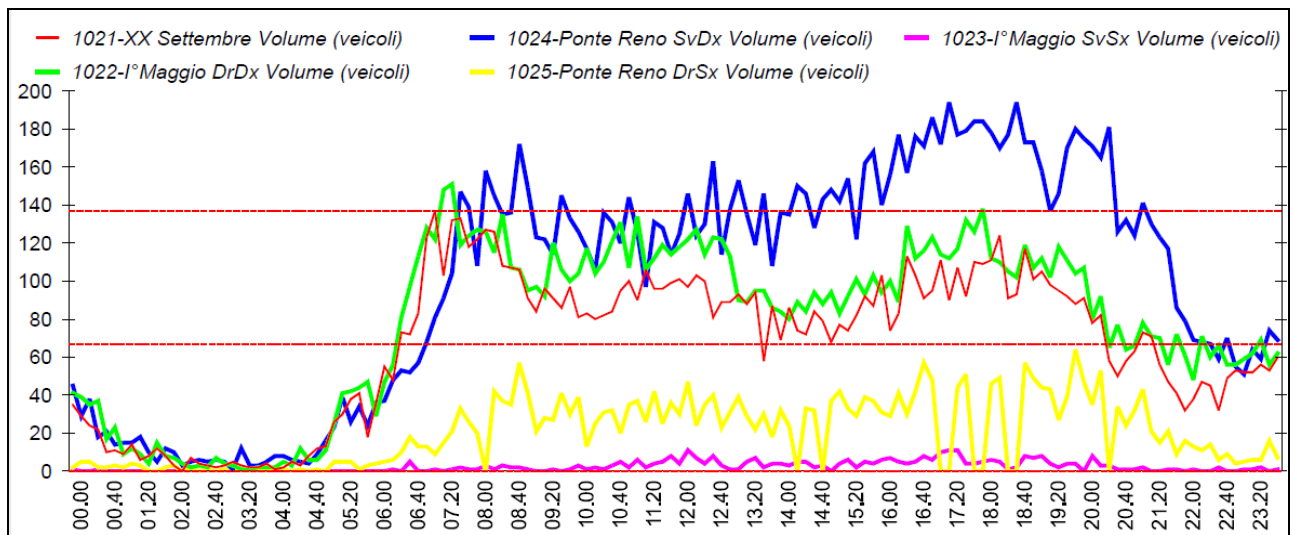
Mapa di concentrazione dell'incidentalità di Cento

Fonte: Comune di Cento "Incidentalità e Sicurezza Stradale" Maggio 2017

Oltre alle criticità sin qui emerse, ne va segnalata una relativa **ai problemi statici** di cui soffre il ponte nuovo, problemi che hanno richiesto la chiusura nel manufatto dall'agosto all'ottobre 2018 per lavori urgenti consolidamento e rafforzamento.

Si è trattato di lavori che hanno messo il ponte in condizione di poter essere riaperto al traffico (anche di veicoli pesanti), ma che non hanno allontanato definitivamente la prospettiva di un suo rifacimento strutturale, quale dovrà probabilmente essere affrontato di qui a dieci anni.

E' proprio in ragione di quella chiusura "forzata" e delle sue rilevanti conseguenze sulla mobilità - il Ponte Vecchio arrivò a dover sopportare 34.000 veicoli al giorno, cioè il doppio dei flussi normali - che si è resa ancor più evidente la necessità di poter disporre di una diversa alternativa.



Andamento del traffico sul ponte vecchio durante la chiusura del ponte nuovo

Obiettivi e azioni del PRIT

Con riferimento alla Rete di Base, il PRIT enuncia una serie di obiettivi e di azioni finalizzate a garantirne il corretto funzionamento.

In particolare individua nel trattamento dei nodi, cui è affidato il compito di garantire connessioni



COMUNE DI CENTO



COMUNE DI PIEVE DI CENTO

sicure ed efficaci con le reti locali, e dei margini stradali, cui è affidato una funzione di reciproca protezione tra funzioni di scorrimento e funzioni urbane, gli ambiti di sviluppo di tali azioni.

Gli interventi ammessi sono pertanto:

- messa in sicurezza della circolazione, con particolare riferimento al trattamento dei nodi;
- riqualificazione della piattaforma e moderazione del traffico, con particolare riferimento alla sistemazione degli accessi e alla circolazione ciclopedonale e del TPL;
- risoluzione di criticità di natura geologica e idrogeologica.

Il PRIT inoltre aggiunge che, *“... ove questi interventi non siano sufficienti a garantire lo svolgimento della funzione attribuita [...] sono consentiti interventi di realizzazione di nuovi tratti”*.

Si tratta in particolare di varianti ai centri abitati, da realizzarsi sulla base di specifici studi di traffico che ne certifichino la reale necessità, secondo una progettazione attenta al consumo di suolo e in un quadro di pianificazione urbanistica che ne preservi nel futuro la piena funzionalità.

Da ultimo tali interventi devono essere accompagnati da interventi di *“...riqualificazione dei tratti sottesi o collegati, finalizzati a migliorare l'accessibilità locale, il trasporto pubblico e la mobilità lenta.”*

A tal fine il PRIT individua, nella Carta B del Sistema Stradale, una serie di poli rispetto ai quali riconosce la necessità di intervenire *“...per il miglioramento delle condizioni di accessibilità e completamento delle tangenziali urbane”*.

Nel comparto territoriale di interesse rientrano in tale categoria oltre a Ferrara i Comuni di Poggio Renatico, interessato da un'opera connessa alla Cispadana e di Sala Bolognese, attraversato dalla SP.3 Trasversale di Pianura. Non rientrano invece i comuni di Cento e di Pieve di Cento.

Il Terzo Ponte nella pianificazione locale

Sulla base delle considerazioni sopra riportate, attorno all'ipotesi di realizzare una variante alle vie Bologna/Ponte Nuovo con un nuovo attraversamento del fiume Reno si riconoscono dunque gli obiettivi sia di ordine generale assunti dal PRIT circa l'assetto e il funzionamento della Rete di Base, sia quelli di carattere locale perseguiti dai comuni di Cento e Pieve di Cento, che chiedono di allontanare dalla propria viabilità interna i flussi di attraversamento, sia infine quelli di altri Comuni del comparto, come Castello d'Argile, San Matteo della Decima, San Pietro in Casale che vedrebbero in tal modo garantita una loro più adeguata accessibilità alla “Grande Rete” anche in previsione della realizzazione della Cispadana.

Lo schema strutturale proposto per il PSC dell'Associazione Intercomunale Alto Ferrarese aveva inserito un primo tracciato, del tutto indicativo, corrente al margine sud del Comune di Cento.

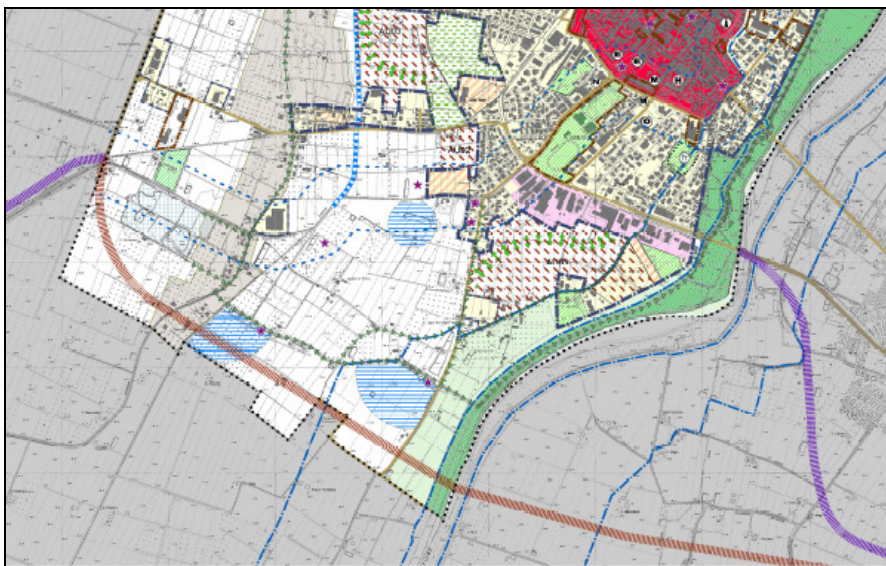
Il Comune di Pieve di Cento ha a sua volta inserito nel proprio PSC una variante della SP.11 di aggiramento esterno, variante di cui è realizzato il primo tratto, ma che doveva tuttavia riconsegnare l'attuale tracciato all'imposta del ponte nuovo, senza cioè prevedere un nuovo manufatto di attraversamento del Reno.



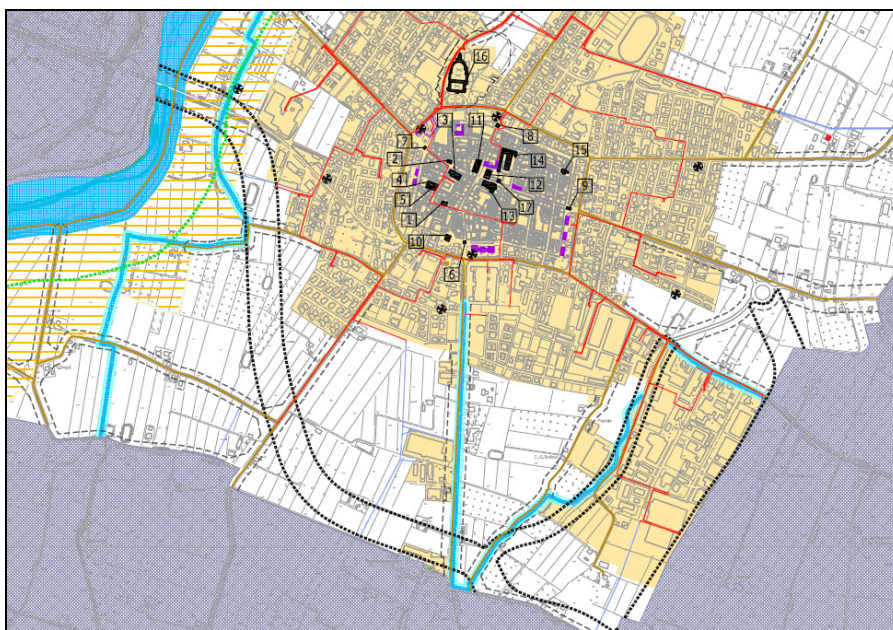
COMUNE DI CENTO



COMUNE DI PIEVE DI CENTO



*Il corridoio del terzo ponte inserito nel PSC dell'Associazione Comuni Alto Ferrarese.
E' anche riportata la previsione della variante sud di Pieve di Cento.*



Corridoio previsto per la variante sud della SP.11 nelle previsioni del PSC di Pieve di Cento

E' immediato vedere come la previsione del tracciato esterno e del terzo ponte consenta di saldare in un'unico più efficiente itinerario le previsioni dei due Comuni.

In definitiva un possibile nuovo tracciato si innesterebbe sulla SP.255 a nord del bivio per S. Matteo della Decima per collegarsi alla SP.42 a Pieve di Cento e, di qui, proseguire verso la SP.11 attraverso via del Fosso, il cui prolungamento sino alla SP.42 è, come si è visto, inserito nelle previsioni di Pieve di Cento, e via S. Procolo.

La variante avrebbe complessivamente una lunghezza di 6 km, contro i 6,2 km del percorso attuale attraverso via del Curato, e verrebbe percorsa in 5/6 minuti, contro i 10/12 richiesti per percorrere l'itinerario attuale.



COMUNE DI CENTO

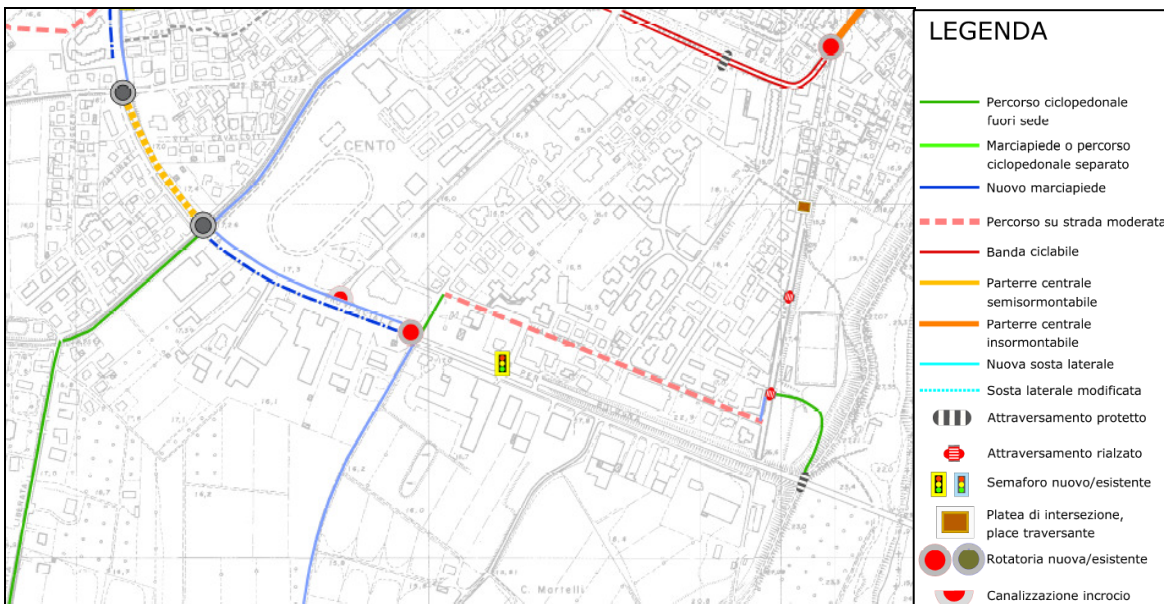


COMUNE DI PIEVE DI CENTO



Prima ipotesi esplorativa di effettiva giacitura del nuovo tracciato

Un ulteriore, significativo elemento di coerenza tra il progetto e le indicazioni sopra ricordate del PRIT circa la riqualificazione dei tratti declassati è costituito dal progetto di riqualificazione della via Bologna sviluppato dal Comune di Cento, progetto che prevede la messa in sicurezza dei punti di interconnessione con la viabilità locale e l'inserimento di percorsi ciclopedonali.



Schema generale degli interventi di riqualificazione previsti per via Bologna



COMUNE DI CENTO

COMUNE DI PIEVE DI CENTO

	<p><i>Via Bologna, pur essendo completamente urbanizzata, è ancora priva di marciapiedi e/o percorsi ciclabili.</i></p>
	<p><i>Sezione minima stato di fatto</i></p>
	<p><i>Sezione minima stato di progetto. Eventuali allargamenti andranno ad ampliare il percorso ciclopedonale</i></p>

Esempio di inserimento dei percorsi ciclopedonali in via Bologna



COMUNE DI CENTO



COMUNE DI PIEVE DI CENTO

Considerazioni conclusive

La proposta di realizzare un nuovo collegamento tra la SP.266 e la SP.11, collegamento che richiede un nuovo manufatto di attraversamento del fiume Reno, mostra pertanto una piena coerenza con gli obiettivi generali e le azioni del PRIT ricordati in premessa, aumentando da una parte il livello di integrazione, di connettività, di efficienza e di sicurezza della rete di interesse regionale e restituendo dall'altra la viabilità protetta dalla variante a un più proprio uso urbano.

Si ritiene quindi necessario, sulla base dei dati e delle valutazioni sopra riportate, inserire tale proposta tra quelle esplicitamente citate nel PRIT, coerentemente con l'indicazione strategica di prevedere nuovi tratti stradali al fine di recuperare standard adeguati di percorribilità alla rete di base e contestualmente proteggere i centri urbani di Cento e Pieve di Cento.

Inoltre l'inserimento della previsione del nuovo collegamento consentirà di adeguare e meglio coordinare gli strumenti di pianificazione territoriale locali e di avviare un percorso di individuazione e di salvaguardia del corridoio destinato a ospitare il nuovo tracciato.